

## **ENTSCHLIESSUNGSANTRAG**

der Abgeordneten Georg Willi, Freundinnen und Freunde

### **betreffend Abschaffung des Dieselpprivilegs in Österreich**

Diesel hat einen Marktanteil von 75 Prozent aller in Verkehr gesetzten Treibstoffe in Österreich. 57 Prozent der PKW-Flotte sind Dieselaautos, dazu kommen dieselpbetriebene LKWs, Kleintransporter und hunderttausende weitere dieselpbetriebene Fahrzeuge und Maschinen. In Österreich wurde im Jahr 2010 dreimal so viel Diesel verkauft wie noch 1990. Haupttreiber und Ursache hinter dem Dieselpboom ist die starke steuerliche Begünstigung von Diesel im Vergleich zu Benzin. Der Mineralölsteuersatz auf Diesel beträgt 39,7 Cent pro Liter, jener auf Benzin 48,2 Cent pro Liter. Das „Dieselpprivileg“ beträgt somit 8,5 Cent pro Liter - unter Berücksichtigung der Mehrwertsteuer sogar 10,2 Cent. Laut Wirtschaftsministerium liegt der Bruttopreis für Dieselpkraftstoff in Österreich damit um ca. 12 Cent pro Liter unter dem EU-Durchschnitt. Die niedrigen heimischen Dieselppreise führten nicht nur zu einem Boom am heimischen Auto-Markt für Dieselpfahrzeuge, sondern auch zu „Tanktourismus“. Viele LKW-Firmen legen ihre Routen absichtlich durch Österreich und fahren Umwege, um hier billigen Diesel tanken zu können.

Aus umwelt- und gesundheitspolitischen Gesichtspunkten ist das Dieselpprivileg nicht zu rechtfertigen:

- **Dieselpabgase verpestern unsere Atemluft.** Dieselp-PKW verursachen typischerweise 10 Mal höhere Stickoxid (NOx)-Emissionen als Benzin-PKWs. 60 Prozent der NOx-Emissionen stammen aus dem Straßenverkehr und dort im überwiegenden Maß von Dieselpfahrzeugen. Österreich hat vor allem durch den hohen Dieselpanteil große Probleme, die EU-weiten NOx-Emissionsgrenzwerte einzuhalten. In der gesamten EU ist nur Luxemburg noch weiter von seinen NOx-Minderungszielen entfernt.
- **Dieselp ist schlecht fürs Klima.** Pro Liter verbranntem Treibstoff entsteht bei Dieselp 13 Prozent mehr klimaschädliches CO<sub>2</sub> als bei Benzin.

Durch die im Lichte des Abgasskandals unverständliche und von der österreichischen Bundesregierung mitgetragene Entscheidung auf EU-Ebene zur Fortführung des legalen Betrugs bei Dieselpabgasen durch viel zu großzügige Abweichungsfaktoren wird das von Dieselpautos verursachte Abgasproblem fortgesetzt: Wenn Dieselpautos auch weiterhin auf der Straße mehr als doppelt so viele Stickoxide ausstoßen dürfen wie EU-rechtlich vorgeschrieben, werden die schon fix eingeplanten positiven Effekte der strengeren EU-Grenzwerte auf die Luftqualität wie bisher auch künftig nicht eintreten.

Will Österreich auch nur annähernd seine Luftqualitätsziele erreichen, müssen vor allem die Stickoxidemissionen drastisch gekürzt werden. Der extrem hohe Dieselpanteil wird sich - insbesondere durch das Versagen der Bundesregierung beim Beschluss für einen neuen Testzyklus - auch weiterhin als kontraproduktiv erweisen.

Das aktuell von der EU-Kommission gegen Österreich in Gang gesetzte Vertragsverletzungsverfahren wegen der jahrelangen und fortgesetzten Nichteinhaltung der EU-Luftqualitätsrichtlinie 2008/50/EG und insbesondere der zwingenden EU-Obergrenzen für den Stickoxidausstoß seit 1.1.2010 (!) unterstreicht den dringenden innerstaatlichen Handlungsbedarf in mehrerlei Hinsicht. So kritisiert die EU-Kommission in diesem

Mahnschreiben vom 25.2.2016 explizit die steuerliche Förderung des Dieseltreibstoffs und die „fragwürdigen Auswirkungen“ einiger sonstiger Maßnahmen Österreichs und unterstreicht die Notwendigkeit von „wirksamen Maßnahmen auf nationaler Ebene“. Auf Diesel-Kfz als Hauptverursacher des Problems hatte Österreichs Bundesregierung im Vorlauf des nunmehrigen Vertragsverletzungsverfahrens in der Beantwortung einer EU-PILOT-Anfrage im Jänner 2015 zuvor selbst ausdrücklich und ausführlich hingewiesen.

Zu diesen Argumenten kommt ein weiteres wichtiges Faktum: die über einen längeren Zeitraum stark gesunkenen Rohölpreise. Sie haben zu einer enormen Verbilligung von Treibstoffen geführt. Wie das WIFO unlängst errechnet hat, sparte sich die heimische Wirtschaft 2015 insgesamt die gewaltige Summe von rund 1,5 Mrd. € infolge der Reduktion der Treibstoffpreise. Dass es einerseits gewaltige Ersparnisse für bestimmte Sektoren gibt, andererseits aber weiterhin hohe Gesundheitsfolgekosten durch viel zu viele Dieselabgase entstehen, die dann die Allgemeinheit tragen „muss“, ist eine klassische Fehlsteuerung, die zu beenden ist.

Neben vielen weiteren Maßnahmen ist daher die Abschaffung des steuerlichen Dieselpriwilegs zur drastischen Senkung des Dieselanparts und damit der Luftschadstoffe aus den Dieselabgasen Gebot der Stunde. Eine Weiterführung der steuerlichen Bevorteilung von Diesel ist aus umwelt- und gesundheitspolitischen Gründen nicht mehr zu rechtfertigen. Dies legen auch die Ergebnisse zahlreicher Studien zu umweltschädlichen Subventionen wie zuletzt die des WIFO aus dem Februar 2016 nahe, die das Dieselpriwileg vorrangig nennen.

Zudem würde ein Zurechtrücken dieser steuerlichen Schieflage das Umsteigen vom PKW auf den Öffentlichen Verkehr und vom LKW auf die Schiene und somit auf gesundheits-, umwelt- und klimaschonendere Verkehrsträger unterstützen.

Dies wäre auch ein sehr wichtiger Beitrag, um Österreichs Verpflichtungen im Klimaschutz, insbesondere im Zusammenhang mit dem Klimavertrag von Paris, nachzukommen.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgenden

### **ENTSCHLIESSUNGSANTRAG**

*Der Nationalrat wolle beschließen:*

Die Bundesregierung und insbesondere die Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, für Finanzen und für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft werden aufgefordert, die steuerliche Besserstellung von Diesel gegenüber Benzin aus verkehrs-, umwelt- und gesundheitspolitischen Gründen unverzüglich zu beenden und dem Nationalrat einen entsprechenden Gesetzesentwurf vorzulegen.

In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Verkehrsausschuss vorgeschlagen.



